

## Beschluss (vorläufig) Einleitung

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

179 Liebe Wählerin, lieber Wähler,

180 wir möchten Sie auf einen kleinen Rundgang einladen. Einen Rundgang durch  
181 unseren Bezirk Eimsbüttel, für den Sie am 26. Mai 2019 die Bezirksversammlung  
182 wählen.

183 Wir, die GRÜNEN in Eimsbüttel, sind Menschen, die sich neben ihrem Beruf oder  
184 neben ihrer Ausbildung für ihren Bezirk engagieren. Sowohl in der  
185 Bezirksversammlung und ihren Ausschüssen als auch drumherum arbeiten wir  
186 ehrenamtlich. Wir engagieren uns, weil wir unseren Bezirk und unseren Stadtteil  
187 sehr mögen. Weil wir vieles gut und erhaltenswert finden. Und weil wir auch noch  
188 einiges besser machen wollen. Davon möchten wir Ihnen bei unserem Rundgang  
189 erzählen.

190 Der Bezirk Eimsbüttel mit seinen neun Stadtteilen – Rotherbaum, Harvestehude,  
191 Hoheluft-West, Eimsbüttel, Lokstedt, Stellingen, Niendorf, Eidelstedt und  
192 Schnelsen – weist sehr unterschiedliche Ecken auf. Während die zentralen  
193 Stadtteile vielfach von mehrstöckiger Gründerzeitbebauung geprägt sind, finden  
194 sich in den anderen Bereichen freistehende Häuser mit eigenen Gärten oder  
195 Großwohnsiedlungen. In der Mitte des Bezirks schlägt mit dem Niendorfer Gehege  
196 unser grünes Herz. Insgesamt ist unser Bezirk der am dichtesten bewohnte in  
197 Hamburg. Diese Dichte merkt man und trotzdem bekommen wir das Zusammenleben auf  
198 engem Raum ziemlich gut hin.

199 Viele Menschen auf wenig Raum – unser Bezirk hat damit hervorragende  
200 Voraussetzungen, um ein Beispiel zu sein für Flächensparsamkeit, Klimaschutz und  
201 Ressourcenschonung: Kurze Wege und effiziente Flächennutzung sind der Schlüssel  
202 für gute Lösungen, wenn immer mehr Menschen in die Städte ziehen. Die bunte  
203 Mischung in unserem Bezirk gerät allerdings durch die Entwicklung der  
204 Immobilienpreise und Mieten in Gefahr. Die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg  
205 ist hoch und unsere Stadtteile sind sehr beliebt. Aber gerade junge Familien  
206 sind in der schwierigen Lage, dass zu wenig passender Wohnraum existiert und sie  
207 ihr bestehendes Umfeld daher verlassen müssen. Das ist einer der Gründe, warum  
208 wir zusätzliche Wohnungen brauchen. Ein weiterer ist das generelle Fehlen von  
209 bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten. Wir haben deswegen in der  
210 Vergangenheit durch Nachverdichtung viele neue Wohnungen geschaffen und es  
211 bleibt auch in den nächsten Jahren unser Ziel, mehr Wohnraum neu zu schaffen.  
212 Dabei wollen wir alle Instrumente nutzen, die einen weiteren Anstieg der Mieten  
213 und Kaufpreise verhindern, etwa einen höheren Anteil von Sozialwohnungen und  
214 soziale Erhaltungsverordnungen, wie wir sie für die Stadtteile Eimsbüttel,  
215 Hoheluft-West und Stellingen-Süd bereits durchgesetzt haben.

216 Neue Wohnungen sollen vorzugsweise auf den Flächen entstehen, die bereits bebaut  
217 sind. Höhere und dichtere Bebauung wollen wir in allen Stadtteilen, mit einem  
218 Schwerpunkt auf Quartieren mit sehr guter Anbindung an den Nahverkehr. Wir  
219 unterstützen die Anstrengungen des Bezirks, größere Wohnungsbauprojekte an den

220 Hauptverkehrsstraßen umzusetzen – für uns ist eine wesentliche Voraussetzung  
221 dafür aber, dass Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs auf diesen Straßen  
222 getroffen werden, um die Anwohner\*innen vor der hohen Lärmbelastung und der  
223 gesundheitsschädlichen Luftbelastung an diesen Standorten zu schützen. Die neuen  
224 Quartiere sollen außerdem mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Fahrrad  
225 genauso gut angeschlossen sein wie mit dem Auto.

226 Wenn ein Quartier erweitert oder verdichtet wird, wollen wir, dass dabei das  
227 Grünvolumen wesentlicher Teil der Bewertung ist. Dabei fließt ein, dass Wald  
228 oder ein dichtes Gebüsch ein weit höheres Grünvolumen haben als eine  
229 Rasenfläche. Unterm Strich soll das Grünvolumen mindestens gleich bleiben.

230  
231 Wir wollen in unseren Quartieren verschiedene Dinge zusammenbringen: Wohnen,  
232 Arbeiten, Kunst und Kultur, soziale und gewerbliche Nutzungen. Wenn unsere  
233 Quartiere wachsen, weil mehr bezahlbarer Wohnraum hinzukommt, muss auch die  
234 soziale Infrastruktur mitwachsen. Teilweise muss dies schon in Angriff genommen  
235 werden, bevor die neuen Wohnungen stehen. Das gilt zum Beispiel für Schulbau und  
236 Kitas, aber auch für medizinische Versorgung. Genauso müssen wir jedoch auch  
237 Platz für Nahversorgung und emissionsarmes Handwerk und Gewerbe bereitstellen.

238 Mehr Einwohner\*innen brauchen auch mehr Platz zur Bewegung draußen und mehr  
239 frische Luft. Deswegen wollen wir das Grün erhalten und aufwerten. Die  
240 vorhandenen Grünflächen wollen wir weiterentwickeln und dafür sorgen, dass  
241 Teilbereiche in ihrer ökologischen Funktion und ihrer Nutzbarkeit für Bewegung  
242 verbessert werden. Wir wollen die Grünflächen besser miteinander verbinden,  
243 damit unsere Stadtteile noch mehr zum Zu-Fuß-Gehen einladen. Dabei wollen wir  
244 sowohl die Eimsbüttler Landschaftsachse (vom Stadtrand über das Niendorfer  
245 Gehege und den Stadtpark Eimsbüttel an der Hagenbeckstraße bis ins Kerngebiet)  
246 als auch Verbindungen in den einzelnen Stadtteilen aufwerten. Beim Wohnungsbau  
247 wollen wir weiterhin vorhandene Bäume möglichst erhalten, alternativ einen  
248 Ausgleich erreichen und auch Neupflanzungen von Bäumen durchsetzen.

249  
250 Wir wollen die Energiewende in den Stadtteil bringen und bei Neubauten im Bezirk  
251 eine Solarpflicht einführen. Mieterstromprojekte sorgen für stabile  
252 Energiepreise und ermöglichen 10% günstigeren Strom im Vergleich zum Basistarif.  
253 Auch für Gewerbetreibende ist der Solarstrom sehr attraktiv. Wenn es technisch  
254 möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist, sollen Dachflächen im Neubau mit  
255 Solarthermie und/oder Photovoltaikanlagen ausgerüstet werden. Dies soll durch  
256 eine Solarpflicht erreicht werden, die im Bebauungsplan festgeschrieben oder in  
257 einem städtebaulichen Vertrag mit einem Investor verankert wird. Bei im Bezirk  
258 liegenden Bestandsbauten im Besitz der Stadt Hamburg wollen wir prüfen lassen,  
259 ob eine solare Ertüchtigung möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Bei  
260 positivem Ergebnis soll eine Ertüchtigung erfolgen. Hohe Investitionskosten  
261 können zum Beispiel durch Pachtverträge mit einem Energieversorger vermieden  
262 werden.

263       : Unser Zukunftsprojekt

264       : Das grüne Herz - ein Parkband bringt die Natur neu in die Stadt

265       : Wir wollen die verinselten Grünräume im Zentrum des Bezirks zu einem  
266       : durchgängig erlebbaren Parkband zusammenwachsen lassen. Vom Tibarg über

267       : das Niendorfer Gehege, Hagenbecks Tierpark bis ins Kerngebiet soll Natur  
268       : durchgängig erlebbar sein.

269 Generell sehen wir einen lebenswerten und für alle nutzbaren, attraktiven  
270 öffentlichen Raum als zentrale Voraussetzung für gute Wohngebiete und die  
271 Erhöhung von Lebensqualität. Er ist daher aus unserer Sicht stets in den Fokus  
272 der Planung zu stellen. Dabei wollen wir uns an neuen, innovativen Konzepten  
273 orientieren, die zu einer Mischung vieler Nutzungsmöglichkeiten führen.  
274 Öffentlicher Raum soll zur Fortbewegung genutzt, aber auch zu einer lebendigen  
275 Fläche werden - mit Erholungs- und Freizeitangeboten gleichermaßen. Es ist uns  
276 in den letzten Jahren gelungen, Straßen so umzugestalten, dass sie mehr Platz  
277 bieten für Bewegung, Begegnung und für zusätzliches Grün. Ein Beispiel dafür ist  
278 die Osterstraße, die nach dem Umbau zum Flanieren und Draußensitzen einlädt und  
279 Kindern Bewegung und Spiel ermöglicht. Wir wollen, dass noch mehr Straßen und  
280 Plätze in diesem Sinne umgestaltet werden. Das kann gelingen, weil zukünftige  
281 Mobilitätsformen mit weniger Platz auskommen.

282 Wir wollen fördern, dass mehr zu Fuß gegangen und Rad gefahren wird. Dies  
283 gelingt vor allem durch die Schaffung bzw. den Erhalt von Quartieren, in denen  
284 die alltäglichen Wege möglichst kurz sind, sei es zum Einkaufen, zur Schule oder  
285 zur Arbeit. Für uns ist daher von besonderer Wichtigkeit, die große Vielfalt an  
286 Beschäftigungsmöglichkeiten im Bezirk zu erhalten, die heute vom Handwerkerhof  
287 über zahlreiche kleine und große Geschäfte bis hin zu DAX-Unternehmen und die  
288 Exzellenz-Universität reicht und ein zentrales Rückgrat der Attraktivität  
289 Eimsbüttels bildet. Des Weiteren gelingt die Förderung des Fuß- und Radverkehrs  
290 durch die Ausstattung des öffentlichen Raums mit breiten und gut in Stand  
291 gehaltenen Fuß- und Radwegen, mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, gut  
292 nutzbaren Überwegen für Fußgänger\*innen und mehr Verkehrssicherheit für die  
293 schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen. Ganz zentral ist dabei, dass sämtliche  
294 Wege barrierefrei sind. Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind,  
295 können sich nur so selbständig bewegen und am Leben auf der Straße teilhaben.  
296 Barrierefreiheit nützt aber auch Eltern mit Kindern und Menschen mit Traglasten.  
297 Wenn wir nicht wollen, dass für jeden Weg das Auto genommen wird, muss der  
298 Alltag auch ohne Auto gut zu bewältigen sein.

299 Sehr wichtig ist die Vermeidung von Konflikten mit Radfahrenden. Deswegen ist es  
300 in aller Regel richtig, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu legen - auf kleinen  
301 Straßen ohne Trennung vom Autoverkehr und auf größeren Straßen mit  
302 Fahrradstreifen. An stark befahrenen Straßen wollen wir – soweit möglich –  
303 geschützte Fahrradstreifen anlegen. Gut nutzbare Möglichkeiten zum Radfahren  
304 muss es an allen Straßen geben. Besonders wichtig für ein zügiges Vorankommen  
305 ist das Netz der Velorouten, das ergänzt wird durch die Eimsbüttler  
306 Fahrradrouten. Es braucht daneben aber auch eine deutliche Verbesserung entlang  
307 der Hauptverkehrsstraßen.

308 Der öffentliche Verkehr hat einen hohen Stellenwert für uns. Wir wollen die  
309 Verkehrsbetriebe bei der Schaffung eines umfassenden und attraktiven Netzes  
310 unterstützen, zum Beispiel durch die stärkere Vernetzung der äußeren  
311 Stadtviertel untereinander, die Anbindung der Außenbezirke an das Kerngebiet  
312 oder auch die Einrichtung separater Busspuren. Verkehrskonzepte und- formen wie  
313 Switchh, CarSharing, autonom fahrende Kleinbusse, StadtRad oder Sammeltaxen  
314 spielen dabei eine zentrale Rolle, genauso wie der geplante Bau der U5 vom  
315 Stadtzentrum über Lokstedt zu den Arenen.

316 Es ist unser Ziel, dass niemand mehr im Verkehr ums Leben kommt. Die Realität  
317 sieht bisher leider anders aus. Wir fordern deshalb Tempo 30 als  
318 Regelgeschwindigkeit für den Verkehr in der Stadt.

319 Geringere Geschwindigkeit bedeutet nicht nur weniger Unfälle, sondern auch  
320 weniger Lärm und Luftverschmutzung. Und besonders wichtig: Vor allem Kinder und  
321 in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen können so in verkehrsberuhigten  
322 Quartieren selbstständig und selbstbestimmt ihren Alltag bewältigen. Deshalb  
323 haben wir in der Bezirksversammlung initiiert, die Wege zu den Schulen zu  
324 verbessern, insbesondere für die radfahrenden Schüler\*innen.

325 Mehr Platz für Kinder zum Spielen und für Begegnung wollen wir auch dadurch  
326 schaffen, dass nach dem Vorbild anderer europäischer Großstädte einzelne Straßen  
327 auf Antrag von Anwohner\*innen, Schulen oder Kitas zeitlich begrenzt für den  
328 Autoverkehr gesperrt werden können. Das kann vor einer Schule tagsüber sein oder  
329 in einer Nebenstraße für einen Sommer.

330 Um den Bedarf an Bewegung und Sport weiterhin zu decken, wollen wir neue  
331 Sportflächen schaffen. Wenn es aufgrund der hohen Auslastung schwierig wird,  
332 Vereinsflächen öffentlich zugänglich zu machen, können weitere Optionen im  
333 Ausbau von Sportgeräten in Parks und Grünzügen liegen oder auch in der Nutzung  
334 von großen Flachdächern als Sport- und Bewegungsfläche im Freien.

335 Sportvereine sind in unserem Bezirk wichtige Akteure für Stadtteilentwicklung,  
336 für den sozialen Zusammenhalt, für Integration und Inklusion. Mit Blick auf neue  
337 Wohnungsbauprojekte, Nachverdichtungen und demographische Entwicklung sind wir  
338 mehr denn je auf sie als aktive Mitgestalter im Bezirk angewiesen. Umso  
339 wichtiger ist es, ein heterogenes, vielfältiges Angebot aufrecht zu erhalten und  
340 bei der Förderung neben den größeren Vereinen auch die kleinen und mittleren  
341 Sportvereine in den Fokus zu rücken. Kurze Wege vor allem für Kinder und  
342 Jugendliche und eine große Auswahl an unterschiedlichen Sportarten bleiben  
343 wichtige Komponenten im sportlichen Bestand unseres Bezirks.

344 Wir wollen, dass es viele Orte gibt, an denen Menschen sich begegnen können –  
345 das stärkt den Zusammenhalt in den Quartieren. Bürgerhäuser, Geschichts- und  
346 Zukunftswerkstätten und Projekte der Stadtteilkultur leisten hier heute schon  
347 wertvolle Arbeit. Eine ganz neue Qualität von Stadtteilzentren kann in den  
348 Schulen im Bezirk entstehen: Durch den Umbau für den Ganzttag bieten sie gute  
349 räumliche Voraussetzungen dafür. Wir wollen sie deswegen für eine Nutzung  
350 öffnen, die sich an alle Altersgruppen wendet.

351  
352 Durch die Entwicklung zur Ganzttagsschule eröffnen sich auch neue Möglichkeiten  
353 und Perspektiven für die Offene Kinder und Jugendarbeit und die Kooperationen  
354 von Jugendverbandsarbeit und Schule. Umso wichtiger ist es, dass diese Bereiche  
355 nun erstmals seit Jahren aufgrund grüner Initiative wieder finanziell gestärkt  
356 werden. Denn gerade hier gelingt der außerschulische Erwerb von  
357 Bildungsinhalten, Handlungs- und Sozialkompetenz besonders gut.

358       : Unser Zukunftsprojekt

359       : Die lernende Stadt: Die Bildungslandschaft Eimsbüttel sichert die  
360       : Chancengleichheit

361       : Wir wollen soziale Einrichtungen, Schulen, Bildungsträger und  
362       : Kultureinrichtungen noch stärker miteinander vernetzen. Die Schulen wollen  
363       : wir weiterentwickeln zu Stadtteilzentren, in denen Begegnung, Kultur und  
364       : Lernen für alle Altersgruppen stattfindet.

365 Bei allem, was wir bewegen, ist für uns eine breite Beteiligung unserer  
366 Mitmenschen zentral. Die Ausgestaltung einer Umbaumaßnahme, Details eines  
367 Bebauungsplans und neue Verkehrskonzepte: Die Meinung der Bürger\*innen in  
368 unserem Bezirk muss gehört werden. Wir Grüne haben deswegen in den letzten  
369 Jahren Beteiligung zu einem Standard der bezirklichen Arbeit gemacht. Das wollen  
370 wir noch weiter ausbauen.

371 Wir begreifen unseren Bezirk dabei als Raum, in dem alle Bewohner\*innen  
372 gleichberechtigt leben – weder auf Kosten anderer noch der Umwelt. In diesem  
373 Sinne haben wir beispielsweise dafür gesorgt, dass Eimsbüttel als zweiter  
374 Hamburger Bezirk einen Inklusionsbeirat bekommt. Das Thema Inklusion werden wir  
375 in Zusammenarbeit mit dem Beirat in möglichst viele Lebensbereiche tragen.

376 Wir haben die Toilette für alle nach Eimsbüttel und das Thema Nachhaltigkeit in  
377 die alljährliche Wirtschaftskonferenz gebracht. Und wir konnten mit  
378 Fördermitteln zahlreiche Initiativen und kulturelle Veranstaltungen fördern, die  
379 die Vielfalt Eimsbüttels ausmachen. Seit 2013 engagieren sich beispielhaft viele  
380 Eimsbüttler\*innen in der Unterstützung von Geflüchteten – wir betrachten das als  
381 eine sehr große Bereicherung für unseren Bezirk, die wir nachhaltig  
382 unterstützen. Wir sehen hier noch viele Bereiche, in denen der Bezirk Impulse  
383 setzen kann, etwa bei der Reduzierung von Plastik, bei der Hilfe für Obdachlose  
384 und und und ...

385 So viel vorweg – und jetzt schauen wir uns die einzelnen Stadtteile an.

## Beschluss (vorläufig) Rotherbaum, Harvestehude, Eimsbüttel und Hoheluft-West - das Kerngebiet unseres Bezirks

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

460 Auf den ersten Blick beeindruckend diese vier zentral gelegenen Stadtteile durch  
461 ihre umfangreichen Altbaubestände. Für viele Menschen sind sie sehr attraktiv –  
462 gerade auch wegen ihrer hohen Dichte. Gute Verkehrsanbindungen, viele Kneipen  
463 und Geschäfte und zahlreiche Möglichkeiten der Begegnung sind das große Plus  
464 dieser Stadtteile. Dem gegenüber stehen vergleichsweise wenig Grün und wenig  
465 Platz auf den Straßen sowie eine hohe Luft- und Lärmbelastung.

466 Mit der vielfältigen Bevölkerung im Kerngebiet kommen ganz unterschiedliche  
467 Interessen und Erwartungen auf engem Raum zusammen. Familien leben neben  
468 Singles, WGs sind Nachbarn von Senior\*innen und Fußgänger\*innen kommen  
469 regelmäßig mit Autofahrer\*innen in Kontakt. Neue Ideen für das zukünftige  
470 Kerngebiet müssen immer offen für diese bunte Mischung sein.

471 Wir möchten den öffentlichen Raum grundsätzlich für alle zugänglich und  
472 attraktiv gestalten. Und gerade dort, wo er knapp vorhanden ist, finden wir es  
473 umso wichtiger, ihn als gemeinsamen Lebensraum zur Fortbewegung und Erholung zu  
474 begreifen und die unterschiedlichen Bedürfnisse in seine Verteilung  
475 einzubeziehen. Das gilt für spielende Kinder ebenso wie für spazierende ältere  
476 Bewohner\*innen, Freizeitsportler\*innen oder auch Urban Gardener. Kreative und  
477 innovative Konzepte sollen die Qualität des öffentlichen Raums im Kerngebiet  
478 erhöhen und dabei helfen, sich von der klassischen einseitigen Nutzerperspektive  
479 zu lösen. Die Begegnung untereinander soll im Mittelpunkt stehen.

480        : Unser Zukunftsprojekt

481        : Freiraum für alle - der Straßenraum wird neu verteilt

482        : Wir wollen Fahrbahnflächen verkleinern und die Straßen zu Treffpunkten und  
483        : grünen Begegnungsräumen machen.

484 Wir möchten, dass die Straßen künftig nicht mehr in erster Linie auf den  
485 Autoverkehr ausgerichtet sind, sondern ausgewogen Jüngere und Ältere,  
486 Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen und den öffentlichen Nahverkehr mit  
487 einbeziehen. Sicherlich ist es nicht immer einfach, ausgeglichene  
488 Verkehrskonzepte für das Kerngebiet zu erstellen, derzeit ist der Autoverkehr  
489 überrepräsentiert und die stärkste Kraft im öffentlichen Raum. Aber aufgrund von  
490 immer mehr Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen haben wir gerade im Kerngebiet  
491 die Chance, Straßen nicht mehr nur als Mittel zur Fortbewegung zu begreifen,  
492 sondern ebenso als zu gestaltende Fläche für unterschiedliche Nutzer\*innen und  
493 damit auch über die Stadtteilgrenzen hinweg zu zeigen, dass ein friedliches  
494 Miteinander funktioniert. Konkret wollen wir bei baulichen Maßnahmen diesem Mix  
495 immer gerecht werden und vor allem Autofahrer\*innen Alternativen aufzeigen (wie  
496 beispielhaft im Projekt „firstmover“ umgesetzt), um uns der Herausforderung des  
497 Platzmangels auch künftig konstruktiv zu stellen. Darum wollen wir dafür sorgen,

498 dass weniger private KFZ im öffentlichen Raum herumstehen, indem wir im  
499 Kerngebiet und darüber hinaus Bewohnerparken einführen und mehr Quartiersgaragen  
500 ermöglichen.

501 Straßen sollen unserer Meinung nach auch Nachbarschaftsbegegnungen fördern und  
502 gemeinsame Initiativen, wie Straßenfeste, ermöglichen. Soziale Vernetzung ist  
503 eine wichtige Komponente, die wir auch im Kerngebiet fördern wollen. Den  
504 Generationenmix im Stadtteil wollen wir erhalten und uns für  
505 Nachbarschaftsengagements und eine Steigerung des Zusammengehörigkeitsgefühls  
506 stark machen.

507 Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums stellt sich auch immer die Frage nach  
508 dem Umgang mit Grünflächen. Für uns ist klar, dass sie eine ganz besondere  
509 Bedeutung haben. Das vorhandene Grün muss im Kerngebiet erhalten bleiben und, wo  
510 es geht, sind Begrünungen zu fördern. Auch vergleichsweise kleine Flächen können  
511 unverzichtbar sein und einen großen Nutzen für viele bedeuten, sei es als  
512 Bewegungsmöglichkeit, als Erholungsort und Begegnungsraum beim gemeinsamen  
513 Gärtnern oder als Sprunginsel für viele Tiere. Und wieder gilt: Wenn wir Straßen  
514 nicht nur als Verkehrsflächen, sondern alternativ begreifen, dann kann sich eine  
515 attraktive Verbindung zwischen Grünflächen und Straßenraum oder bisherigen  
516 Straßenplätzen ergeben. Wir wollen die Eimsbütteler Landschaftsachse vom  
517 Niendorfer Gehege über den Stadtpark Eimsbüttel an der Hagenbeckstraße bis zum  
518 Kerngebiet zu einer durchgehenden grünen Verbindung ausbauen. Dabei sollen die  
519 Grünflächen durch begrünte Straßen mit einladenden Fußwegen verbunden werden.  
520 Dazu gehört beispielsweise eine Erweiterung des Else-Rauch-Platzes durch einen  
521 Rückbau der Verkehrsfläche der Methfesselstraße.

522 Mit den knappen Grünflächen im Kerngebiet ist bei der Nachverdichtung behutsam  
523 umzugehen. Wir wollen niemanden, der Interesse an Wohnraum in unserem Bezirk  
524 hat, ausschließen und müssen daher auf die Nachfrage angemessen reagieren. Dabei  
525 ist es mit gutem Augenmaß tatsächlich möglich, bezahlbare Wohnungen zu schaffen  
526 und gleichzeitig das Grün zu erhalten. Eine rücksichtsvolle Herangehensweise bei  
527 der Suche nach baulichen Möglichkeiten lässt eine Nachverdichtung ohne Verluste  
528 von Grünflächen durchaus zu. Um auf dem Wohnungsmarkt den Bewohner\*innen-Mix im  
529 Viertel ebenso aufrecht zu erhalten, wollen wir mehr Sozialwohnungen bauen und  
530 Baugemeinschaften, Wohnprojekte und neue Eigentumskonzepte fördern. Lokale  
531 Anwohner\*innen sollen bei der städtebaulichen Planung insbesondere von  
532 Großbauprojekten schon früh aktiv mit eingebunden werden, damit ihr Wissen und  
533 ihre Bedürfnisse in der Ausführung angemessen berücksichtigt werden können.

## Beschluss (vorläufig) Harvestehude und Rotherbaum

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

556 Wenn das Niendorfer Gehege das grüne Herz Eimsbüttels ist, dann ist das  
557 Alstervorland bzw. der Alsterpark in Harvestehude das grüne Aushängeschild.  
558 Diese wunderbare Grünfläche entlang der Alster begeistert Besucher\*innen wie  
559 Bewohner\*innen gleichermaßen. Deshalb schützen wir sie auch seit Jahren als  
560 Spazier- und Erholungsgebiet. Das gleiche gilt für die Moorweide. Diese große  
561 Wiese mit historischer Bedeutung als Versammlungsort mitten in der Stadt weckt  
562 so manche Begehrlichkeit. Wir wollen sie aber als Wiese erhalten und mit den  
563 Anwohner\*innenn gemeinsam eine Aufwertung als Grünfläche erarbeiten. Eine  
564 regelmäßige kommerzielle Nutzung der Moorweide als Veranstaltungsfläche ist für  
565 uns nicht vorstellbar. In Harvestehude wurde mit Hilfe der Grünen eine der  
566 ersten Fahrradstraßen Hamburgs gebaut. Nach anfänglichen Widerständen und  
567 Hindernissen ist diese Straßenform inzwischen ein wesentlicher Teil der  
568 Verkehrsplanung in Harvestehude in Richtung Fahrradstadt.

569

570 Rotherbaum ist sehr stark durch die Universität geprägt, die sich mit ihren  
571 Liegenschaften quer durch den Stadtteil erstreckt. Damit wird natürlich ein  
572 hoher Nutzungsdruck erzeugt, der für die Anwohner\*innen teilweise recht  
573 herausfordernd ist. Um auf den intensiven Parkdruck zu reagieren, hat die  
574 Bezirksversammlung auf unsere Initiative hin beschlossen, das Bewohnerparken  
575 rund um die Uni in Rotherbaum einzuführen. Das soll ebenso zu einer Entlastung  
576 der Bevölkerung vor Ort führen wie das Verkehrskonzept für das Univiertel, das  
577 wir umsetzen wollen. Dazu gehört auch der Erhalt der Fahrradstation am Audimax.  
578 Zerschnitten wird der Stadtteil durch die Grindelallee. Hier ist endlich ein  
579 Fahrradstreifen auf der Fahrbahn entstanden – dafür haben wir jahrzehntelang  
580 gekämpft. Jedoch lässt sich die Straße weiterhin nur an wenigen Stellen queren.  
581 Wir wollen die Grindelallee mit Baumpflanzungen wieder zu einer Allee machen und  
582 die Fahrbahn im Zuge des geplanten U-Bahnbaus schmaler und querbarer machen.

583 Um einer Verdrängung der sozial schwächer Gestellten im gesamten Stadtteil  
584 vorzubeugen, wollen wir auch in Zukunft die vielseitige Zusammensetzung des  
585 Viertels sicherstellen. Ein guter Generationenmix und Chancengleichheit  
586 insbesondere auf dem Wohnungsmarkt sind dabei konkrete Ansatzpunkte. Dafür  
587 sollen Sozialwohnungen in Rotherbaum und Harvestehude verstärkt gefördert  
588 werden. Das kreative Potenzial des Viertels wollen wir durch Urban Gardening-  
589 Projekte und öffentliche Dachgärten, wie beispielsweise auf den  
590 Grindelhochhäusern, weiter entfalten. Daneben sollen vermehrt Handwerkerhöfe und  
591 von Berufsgruppen genutzte Arbeitsräume entstehen.

## Beschluss (vorläufig) Eimsbüttel und Hoheluft-West

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

651 Nach der erfolgreich durchgeführten Neugestaltung des Isebek-Grünzugs stehen für  
652 die Stadtteile nun weitere größere Projekte an. Zum einen konnte auf dem  
653 Eppendorfer Weg zu unserer großen Freude endlich Tempo 30 eingeführt werden,  
654 womit der Umbau der gesamten Straße einhergeht. Unter Beteiligung aller  
655 interessierten Bürger\*innen machen wir uns für eine Radfahrer\*innen- und  
656 Fußgänger\*innen- freundliche Umsetzung stark.

657 Als weiteres Vorhaben steht der Umbau des Eimsbütteler Marktplatzes an.  
658 Gegenwärtig lediglich der Kreuzungspunkt der drei mehrspurigen Straßen, Kieler  
659 Straße, Fruchttallee und Holstenkamp, wird dieser Platz künftig die zentrale  
660 Verbindung zum neuen Fernbahnhof am Diebsteich und umliegend entstehender  
661 Quartiere. Wir setzen uns dafür ein, dass der Autoverkehr an der Stelle  
662 vermindert, ein sinnvolles und gefahrloses Radwegekonzept entwickelt wird und  
663 übersichtliche, einfache Überquerungen für Fußgänger\*innen gewährleistet sind.  
664 Bei dieser Neu-Gestaltung wollen wir die vielfältigen Anforderungen  
665 unterschiedlicher Nutzer\*innen gleichwertig berücksichtigen. Wir möchten Raum  
666 für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen schaffen. Durch die Steigerung der  
667 Aufenthaltsqualität soll der Marktplatz wieder zu einem angenehmen Mittelpunkt  
668 Eimsbüttels werden.

669       : Unser Zukunftsprojekt

670       : Brückenschlag am Markt: ein neues Stadtquartier repariert die Stadt

671       : Wir wollen den Eimsbüttler Marktplatz wieder zu einem menschengerechten  
672       : Platz machen. Und zum Zentrum eines neuen Stadtquartiers, das den  
673       : Brückenschlag vom westlichen Kerngebiet zum neuen Bahnhof am Diebsteich  
674       : bildet.

675 Der Parkraum in Eimsbüttel bleibt weiterhin knapp. Eine Lösung kann aber nicht  
676 im beständigen Falschparken bestehen, das wir stärker sanktioniert wissen  
677 wollen. Vielmehr sollen Autofahrer\*innen  
678 dazu motiviert werden, auf andere Fortbewegungsmittel umzusteigen. Um sicher,  
679 entspannt und rasch mit dem Fahrrad durch Eimsbüttel zu kommen, begrüßen wir den  
680 bisherigen Ausbau der Velorouten 2 (Richtung Eidelstedt) und 3 (Richtung  
681 Niendorf) und wollen ihn ebenso weiter vorantreiben, wie wir ordentliche  
682 Radfahrbedingungen an der Hoheluftchaussee fordern. Außerdem wollen wir  
683 Fahrradhäuschen verstärkt fördern, die eine sichere, trockene und platzsparende  
684 Abstellung von Rädern ermöglichen.

685 Natürlich ist es uns gerade im Zusammenhang mit den anstehenden baulichen  
686 Maßnahmen im Stadtteil ein wichtiges Anliegen, die Grünflächen in Eimsbüttel und  
687 Hoheluft-West zu erhalten, Baumfällungen nur zu dulden, wenn sie absolut  
688 notwendig sind und Begrünungen zu fördern.

689 Für die Sicherung des Bevölkerungsmix auch in Eimsbüttel und Hoheluft-West haben  
690 wir uns für die seit April 2018 geltende „Soziale Erhaltungsverordnung für  
691 Eimsbüttel, Hoheluft-West, Stellingen-Süd“ sehr stark gemacht. Sie sorgt dafür,  
692 dass die ansässigen Bewohner\*innen vor Verdrängung geschützt werden und das  
693 angestammte Milieu erhalten bleibt.

694 Straßenfeste, Flohmärkte und Projekte zur Stärkung der Nachbarschaft wie den  
695 Stephanusgarten wollen wir weiter unterstützen. Wir wollen zudem vielfältige  
696 Arbeitsatmosphären fördern, die beispielsweise durch Coworking-Arbeitsräume oder  
697 FabLabs entstehen. Darüber hinaus sollen kleine Agenturen dabei unterstützt  
698 werden, hier ihr Zuhause zu finden. Damit sich aber auch Menschen bei uns wohl  
699 fühlen, die sozial vor sehr herausfordernden Situationen stehen, möchten wir  
700 ebenfalls für sie Angebote schaffen, wie beispielsweise Bauprojekte für  
701 Obdachlose.

702 Ein weiterhin leidiges Thema sind die sogenannten „rosa Müllsäcke“ im Stadtteil.  
703 Die dazu begonnenen Initiativen aus der vergangenen Legislaturperiode werden wir  
704 konsequent weiterverfolgen, damit neue Müllkonzepte diese Problematik der  
705 Müllentsorgung lösen. Es soll dadurch nicht nur das Stadtbild verschönert,  
706 sondern auch ein besserer hygienischer Standard eingehalten werden. Die  
707 problematischen Orte in Eimsbüttel und Hoheluft-West sind bereits identifiziert,  
708 die nun in enger Zusammenarbeit mit der Verwaltung und Stadtreinigung bearbeitet  
709 werden.

## Beschluss (vorläufig) Lokstedt und Stellingen: die Urbanisierungszone

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

761 Die Stadtteile Lokstedt und Stellingen bilden im Bezirk Eimsbüttel den  
762 Übergangsbereich zwischen dem hoch verdichteten Kerngebiet und den weitläufigen  
763 äußeren Stadtteilen. Die Bebauung in dieser so genannten Urbanisierungszone ist  
764 vielfältig, dazu prägen sowohl Grünflächen als auch große Verkehrsachsen und  
765 große Arbeitgeber\*innen wie der NDR, Beiersdorf und NXP das Bild.

766 Das Thema Nachverdichtung beschäftigt die Menschen in diesen Stadtteilen und hat  
767 gleichzeitig für viele neue Bewohner\*innen gesorgt, die sich versorgen und  
768 fortbewegen wollen. Um dafür nicht immer auf das Auto angewiesen zu sein, müssen  
769 gerade hier alternative Angebote entstehen. Die Wege sind in der Regel so kurz,  
770 dass man das Fahrrad nehmen oder zu Fuß gehen kann. Vor allem die Magistralen  
771 bieten hervorragende Gegebenheiten für einen leistungsfähigen und schnellen  
772 ÖPNV, andererseits aber auch Möglichkeiten einer Verdichtung, bei denen die  
773 Menschen im Zentrum stehen. Und es gibt ein großes Potential für Carsharing-  
774 oder StadtRAD- Angebote.

775 Die zunehmende Dichte erhöht das Bedürfnis und die Notwendigkeit eines  
776 Ausgleichs, insbesondere in Form von Grün- und Erholungsflächen oder  
777 Spielplätzen, die gleichzeitig attraktive Freizeitmöglichkeiten bieten. Mit der  
778 Grünachse aus Richtung Niendorfer Gehege, die in der Urbanisierungszone vor  
779 allem durch den Stadtpark Eimsbüttel weitergeführt wird, besteht bereits ein  
780 vielfältiges Angebot, das wir weiter ausbauen wollen. Außerdem verfolgen wir das  
781 Ziel, die bestehenden Grünflächen besser miteinander zu verknüpfen, um so  
782 durchgehende Grün- und Erholungsbänder zu schaffen.

783 Stellingen und Lokstedt ist gemein, dass sie kein richtiges Zentrum aufweisen.  
784 Während sich dies in Stellingen durch den Bau der Neuen Mitte künftig ändert,  
785 laufen in Lokstedt noch die diesbezüglichen Überlegungen. Wir unterstützen  
786 beides nach Kräften und verfolgen dabei vor allem das Ziel, dass die Menschen in  
787 den Stadtteilen mitreden und -gestalten können. Denn trotz ihrer städtebaulichen  
788 Vielfältigkeit besteht in beiden Stadtteilen der Urbanisierungszone eine gute  
789 Gemeinschaft der dort lebenden Menschen. Um die weitere Entwicklung zwischen  
790 Verdichtung und der Schaffung zusätzlicher Angebote zur Versorgung und Freizeit  
791 zu gestalten, wollen wir immer die Bevölkerung vor Ort einbeziehen und die schon  
792 vorhandenen Netzwerke und Institutionen stärken.

793 Ein großes gemeinsames Problem von Lokstedt und Stellingen (wie auch des  
794 südlichen Niendorfs und Teilen des Kerngebiets) ist der Fluglärm.

795 Der Flughafen in Hamburg ist einer der ganz wenigen innerstädtischen  
796 Großflughäfen in Deutschland. Überall sind Umweltstandards zum Schutz der  
797 Menschen gestiegen – die Regelungen des Hamburger Flughafens stammen allerdings  
798 noch aus dem Jahr 1971. Die bestehende Betriebszeit des Flughafens „Helmut  
799 Schmidt“ von täglich 17 Stunden und die verspäteten Starts und Landungen  
800 zwischen 23.00 und 24.00 Uhr an mittlerweile 90 Prozent der Tage stören die  
801 Nachtruhe von zigtausenden Eimsbüttler\*innen. Unsere Forderung nach 8 Stunden

802 Nachruhe erhalten wir aufrecht. Schon die Einhaltung der bestehenden Regelungen  
803 bei Betriebszeiten und Bahnbenutzungsregeln (keine Starts über Eimsbüttel,  
804 Nachruhe ab 22.00 Uhr) wäre ein Gewinn für viele Eimsbütteler\*innen. Zwei  
805 Punkte werden wir als erste Schritte entschieden weiterverfolgen: 1. Die Nutzung  
806 der Verspätungsregelung für die Zeit zwischen 23.00 bis 24.00 Uhr muss derart  
807 gestaltet werden, dass den Fluggesellschaften keinesfalls ein ökonomischer  
808 Vorteil aus der Inanspruchnahme entsteht. 2. Die Einhaltung der  
809 Bahnbenutzungsregeln muss rigide verfolgt werden. Der Flugplan (sprich die  
810 Vergabe der Start- und Landezeiten) muss auf die Regeln abgestimmt werden und  
811 nicht umgekehrt.

## Beschluss Lokstedt

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

907 Lokstedt ist ein grüner Stadtteil mit dem Niendorfer Gehege im Norden, mit  
908 zahlreichen Kleingärten, großen Arbeitgeber\*innen und vielen miteinander  
909 verbundenen Parks und Grünflächen. Als Teil der Urbanisierungszone ist er  
910 starken Veränderungen ausgesetzt. Auf unsere Initiative hin fand ein  
911 Beteiligungsprozess statt, um diesen Wandel zu begleiten. Dabei wurde deutlich,  
912 dass der Stadtteil unter erheblichen Verkehrsproblemen leidet und dass die  
913 Einwohner\*innen kaum in ihrem Stadtteil leben: Lokstedt ist ein guter Ort zum  
914 Wohnen, viele andere Teile des Lebens spielen sich aber woanders ab. Wir wollen  
915 deswegen das Grün in Lokstedt weiter aufwerten, Alternativen zum Autofahren  
916 fördern, den teilenden Charakter der Magistralen reduzieren,  
917 Begegnungsmöglichkeiten ausbauen und ein Stadtteilzentrum schaffen.

918 Der Lokstedter Grünzug wurde im Zuge der Nachverdichtung in den letzten Jahren  
919 aufgewertet. Es wurden Wege instand gesetzt, neue Spielplätze eingerichtet sowie  
920 bewährte erneuert, es wurden Urban Gardening-Projekte umgesetzt und die  
921 Grünflächen ökologisch aufgewertet. Das Ergebnis ist ein attraktiver  
922 öffentlicher Raum für alle: spielende Kinder, Spaziergänger\*innen,  
923 Hundebesitzer\*innen und Hobby- Gärtner\*innen. Wir wollen diese grüne Verbindung  
924 in Lokstedt erhalten und, wo möglich, neue Verbindungen durch den Stadtteil und  
925 in angrenzende Stadtteile ausbauen.

926 Eine große Fläche, auf der sich aktuell Kleingärten befinden, wurde in diesem  
927 Jahr vom Senat an die Beiersdorf AG verkauft. Viele Lokstedter\*innen befürchten,  
928 dass der Stadtteil seinen grünen Charakter zukünftig nicht bewahren kann. Obwohl  
929 wir den Verkauf der Fläche mittragen, nehmen wir die Befürchtungen der  
930 Lokstedter\*innen sehr ernst. Wir sind überzeugt, Beiersdorf eine  
931 Entwicklungsperspektive an der Tropelowitzstraße zu bieten und die damit  
932 verbundenen Arbeitsplätze zentral in Eimsbüttel zu halten. Denn wohnortnahe  
933 Arbeitsplätze sind umweltfreundlich und zeitschonend. Wir sind aber ebenso  
934 überzeugt, dass diese Perspektive nicht die Versiegelung eines Großteils der  
935 Fläche oder die massive Vernichtung von Grün bedeuten kann. Eine gute Planung  
936 für Lokstedt ist, wenn wir möglichst viel unversiegelte Fläche erhalten, wenn  
937 wir diese ökologisch aufwerten und einen neuen attraktiven öffentlichen Raum für  
938 alle schaffen. Bei der konkreten Gestaltung wollen wir selbstverständlich  
939 Anwohner\*innen und Initiativen im Umfeld der Fläche von Beginn an beteiligen.

940 Gerade im grünen Stadtteil Lokstedt bietet sich das Radfahren an. Zurzeit werden  
941 Ausbaumaßnahmen an der Veloroute 3 umgesetzt, die die Innenstadt mit Niendorf  
942 verbinden und künftig noch bessere und schnellere Möglichkeiten für  
943 Fahrradfahrer\*innen bieten wird. Neben dem Ausbau der Veloroute wollen wir auch  
944 auf den vielen Alltagsrouten, wie zum Beispiel den Weg zur Arbeit, zum Bäcker  
945 oder in die Bücherhalle, gute Radfahrbedingungen schaffen.

946 Auf alltäglichen Strecken müssen dabei immer wieder mehrspurige Straßen und der  
947 Verkehrsknotenpunkt Siemersplatz passiert werden. Speziell diese

948 Streckenabschnitte müssen für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen angenehm und  
949 sicher gestaltet und in Zukunft zu urbanen Räumen mit Aufenthaltsqualität  
950 weiterentwickelt werden. Nur so kann die Vision von einem klimafreundlichen  
951 Stadtteil und von der Fahrradstadt Hamburg gelingen.

952 Die Wege im Stadtteil, besonders zu Schulen, Sportvereinen und Kitas, sind in  
953 den letzten Jahren durch neue Zebrastreifen und Sprunginseln sicherer geworden.  
954 Wir haben uns schon seit vielen Jahren dafür eingesetzt, auf dem Lohkoppelweg  
955 Tempo 30 einzurichten. Auch einen zusätzlichen Zebrastreifen über den Grandweg  
956 halten wir für die Schulwegsicherung für unerlässlich.

957 Bisher lehnt die Verkehrsdirektion viele unserer Anträge leider ab. Immerhin  
958 wird jetzt ein Zebrastreifen über den Lohkoppelweg eingerichtet, der die beiden  
959 Teile des Grünzugs miteinander verbindet und den viele Lokstedter Schüler\*innen  
960 nutzen.

961 Wir werden weiter daran arbeiten, Tempo 30 im Stadtteil auszuweiten und noch  
962 mehr Verkehr aus den Wohnstraßen herauszuhalten, um den öffentlichen Raum in  
963 Lokstedt für Fußgänger\*innen besser zu gestalten. Wir möchten, dass man in  
964 Zukunft ganz selbstverständlich auch mit Rollator oder Kinderwagen im ganzen  
965 Grünzug spazieren gehen kann, von der U-Bahn nach Hause oder von der  
966 Bushaltestelle in die Turnhalle kommt.

967 Gerade Lokstedt als Urbanisierungszone ist geeignet, sich im Sinne des  
968 Klimaschutzes als Beispiel für eine klimafreundliche Stadt zu entwickeln. Den  
969 Herausforderungen des Klimawandels wollen wir in Eimsbüttel aktiv begegnen. Fast  
970 50% der CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf die Bereiche Wohnen, Energienutzung und  
971 Verkehr. Gerade in Bestandsquartieren wie Lokstedt mit Gebäuden sehr  
972 unterschiedlicher Altersstruktur liegen große CO<sub>2</sub>-Einsparpotentiale und - bei  
973 Neubauprojekten - Möglichkeiten, innovative Projekte zu testen. Wir werden die  
974 Ergebnisse des Pilotprojektes „Climate Smart City“ auf ganz Eimsbüttel ausdehnen  
975 und ein Klimaschutzkonzept für den Bezirk entwickeln.

976 Das öffentliche Leben in Lokstedt findet verstreut an vielen verschiedenen Orten  
977 statt. Viele Lokstedter\*innen engagieren sich für Geflüchtete oder in der  
978 Lenzsiedlung, in den Bürgerhäusern, in Gemeinden und in den Vereinen, die die  
979 zahlreichen Sport- und Spielflächen in Lokstedt nutzen. Der Stadtteil ist nicht  
980 nur dichter und voller, das Leben ist auch merklich lebendiger und bunter  
981 geworden, es gibt immer zahlreichere Angebote.

982 Im Fokus unserer Bemühungen steht dabei das Bürgerhaus in der Lenzsiedlung. Wir  
983 möchten sowohl den Standort als auch die dort stattfindende inhaltliche Arbeit  
984 fit machen für die Zukunft. Wir möchten die Institutionen im Stadtteil, egal ob  
985 alteingesessen oder neu, weiterhin bei ihrer vielfältigen Arbeit unterstützen  
986 und heißen neue Ideen gern in Lokstedt willkommen.

987 Ein besonders gut gelungenes Projekt ist die neue Kita in der Amsinck Villa.  
988 Hier konnten der steigende Bedarf an Kitaplätzen in unserem wachsenden Stadtteil  
989 und der Denkmalschutz eine gelungene Symbiose eingehen. Heute spielen dort, wo  
990 vor über 130 Jahren die Familie Amsinck mit ihren 12 Kindern ihre Sommer in der  
991 Villa vor den Toren der Stadt verbrachte, wieder Kinder – sowohl im aufwändig  
992 restaurierten Anwesen, als auch im öffentlichen Park drumherum.

993 Seit vielen Jahren besteht bei den Lokstedter\*innen der Wunsch nach einem  
994 Stadtteilzentrum. Dem Stadtteil fehlt bisher der zentrale Ort, um sich zu  
995 treffen und auszutauschen, oder um die Dinge des täglichen Bedarfs auf kurzem  
996 Weg abseits von Verkehrslärm und schlechter Luft zu erledigen. Der vom Senat  
997 geplante Bau der U5 bietet die Chance, in Lokstedt ein solches  
998 identitätstiftendes Zentrum zu entwickeln. Im Sinne einer nachhaltigen  
999 Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und lebhaften Quartieren, in denen ältere und  
1000 junge Lokstedter\*innen selbstbestimmt leben können, werden wir uns weiterhin  
1001 dafür einsetzen.

## Beschluss (vorläufig) Stellingen

Gremium: Kreismitgliederversammlung  
Beschlussdatum: 19.11.2018  
Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

1119 Stellingen erfährt seit einigen Jahren große Veränderungen, die für den  
1120 Stadtteil viele Entwicklungschancen bieten, die wir als GRÜNE begleiten und  
1121 gestalten möchten. Stellingens Süden, direkt an das Eimsbütteler Kerngebiet  
1122 grenzend, verfügt über eine dem Kerngebiet sehr ähnliche urbane Struktur. In den  
1123 letzten Jahren wurde hier stark nachverdichtet und auch in Zukunft wird dies  
1124 angesichts der angespannten Wohnungslage in Hamburg fortgeführt werden. Uns ist  
1125 dabei wichtig, dass die wenigen Grün- und Erholungsflächen nicht weiter  
1126 beschnitten werden. Großes Nachverdichtungspotential sehen wir entlang der  
1127 Hauptverkehrsstraßen, in Stellingen insbesondere Kieler Straße und  
1128 Sportplatzring. An Verkehrsknotenpunkten höher zu bauen, schafft zentral  
1129 gelegene Wohnungen und verändert den Charakter der Magistralen. Heute oft noch  
1130 recht unfreundlich anmutende Straßen mit großen Gewerbeanlagen (z.B. einstöckige  
1131 Autowaschanlagen) können damit zu belebten Geschäfts- und Wohnstraßen werden,  
1132 wie man am Beispiel der Hoheluftchaussee oder anhand vieler umgebauter  
1133 Hauptstraßen in Berlin und anderen Großstädten sehen kann. Die Lärmbelastung der  
1134 Nebenstraßen hinter den Hauptstraßen sinkt durch die höhere Bebauung und die  
1135 Lärmbelastung in den Magistralen kann und muss beim Wohnungsbau durch  
1136 intelligente Lösungen moderner Architektur abgefedert werden.

1137 Zudem sollte immer das Ziel sein, im Zuge des Umbaus auch den Verkehr auf den  
1138 Magistralen zu reduzieren, so dass der Stadtteil in verschiedenster Hinsicht  
1139 profitiert. Die Kieler Straße beispielsweise ist als Zubringer zur Autobahn  
1140 ungeeignet und überlastet. Es konnte bereits in der letzten Legislatur  
1141 durchgesetzt werden, dass der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Innenstadt  
1142 zukünftig über den Holstenkamp zur BAB-Auffahrt Volkspark gelenkt wird, um die  
1143 Kieler Straße zu entlasten.

1144       : Unser Zukunftsprojekt

1145       : Stadtband Nordwest - ein neues urbanes Rückgrat wird zu einem Schwerpunkt  
1146       : der Stadtentwicklung

1147       : Wir wollen die Kieler Straße in einen Boulevard umwandeln und zum Rückgrat  
1148       : einer Kette neuer Arbeits- und Wohnquartiere machen. Parallel zur  
1149       : Bahntrasse soll eine attraktive Strecke für den Radverkehr entstehen -  
1150       : eingebettet in einen Grünzug, der die neuen Stadtquartiere entlang der  
1151       : Bahn und am Diebsteich verbindet.

1152 In der Konsequenz streben wir auf längere Sicht eine Reduzierung der Fahrbahnen  
1153 der Kieler Straße an, zum Beispiel durch Einrichten einer Busspur oder eines  
1154 Radfahrstreifens. Mit dem 4er Bus haben wir eine stark frequentierte  
1155 Metrobuslinie im Stadtteil, die eigentlich eine gute Anbindung in die Innenstadt  
1156 oder zu U-Bahnhaltestellen bietet, jedoch allzu oft im Verkehr der Kieler Straße  
1157 wertvolle Zeit verliert. Im Zuge der Reduzierung der Kieler Straße sollte auch

1158 die sehr Fahrrad- und Fußgänger\*innenunfreundliche Kreuzung  
1159 Volksparkstraße/Sportplatzring für den Kfz-Verkehr verkleinert werden.

1160 Auch der Radverkehr spielt in Stellingen eine große Rolle. Durch den  
1161 kontinuierlichen Ausbau der Veloroute 2, der bereits begonnen hat und für den  
1162 wir vehement eintreten, wird die Anbindung ans Kerngebiet verbessert. Abseits  
1163 vom Hauptstraßenverkehr lässt sich so zügig und sicher von Eidelstedt bis in die  
1164 Stadt mit dem Rad fahren.

1165 Eine wichtige Voraussetzung für guten Fuß- und Radverkehrs ist auch in  
1166 Stellingen die konsequente Einführung von Tempo 30, so zum Beispiel im  
1167 Basselweg.

1168 Stellingen ist ein lebenswerter Stadtteil mit schönen Nebenstraßen, ruhigen  
1169 Ecken und guter Verkehrsanbindung, bisher jedoch ohne ein Gesicht, ohne  
1170 sichtbares Zentrum. Wir freuen uns daher, dass mit der Neuen Mitte Stellingen am  
1171 Sportplatzring nun ein Stadtquartier mit Marktplatz, Einzelhandel, Wohnraum und  
1172 einem Stadtteilhaus entsteht. Aufgabe in der nächsten Legislatur wird es sein,  
1173 die Entwicklung dieses Quartiers zu begleiten. Besonders das Stadtteilhaus steht  
1174 dabei im Fokus unserer Aufmerksamkeit. Ein Jugendzentrum als Ersatz des Hauses  
1175 der Jugend, ein Seniorenzentrum, Suchtberatung, Kultur und Raum für besondere  
1176 Wohnformen wie betreutes Wohnen, all diese unterschiedlichen Anforderungen wird  
1177 das Stadtteilhaus erfüllen müssen. Uns ist es wichtig, diesen Nutzungen genug  
1178 Raum zur freien Entfaltung zu schaffen, Räume mit gemeinsamer Nutzung, aber auch  
1179 Räume, die den speziellen Wünschen der jeweiligen Nutzer\*innen entsprechen.

1180 Der nördliche Teil Stellingens ist geprägt von Einzelhaus- oder  
1181 Reihenhausbauung und bietet stadtnahes Wohnen in einem schönen Umfeld. Leider  
1182 ist dieser Bereich besonders den Belastungen durch Autobahn und Fluglärm  
1183 ausgesetzt. Neben der Änderung der Verkehrsführung von der Innenstadt zur  
1184 Autobahn wird sich in Teilen Stellingens die Lärmbelastung durch die  
1185 Überdeckung der Autobahn weiter reduzieren. Der Lärmschutzdeckel ist ein  
1186 GRÜNER Erfolg, er wird den stadteilerziehenden Effekt der Autobahn aufheben  
1187 und neue Verbindungen herstellen. Die auf dem Deckel entstehende Grün- und  
1188 Kleingartenfläche gilt es so zu gestalten, dass für die Bürger\*innen Raum für  
1189 Erholung, Naturerfahrung, für Spiel und Sport geschaffen wird. Außerdem entsteht  
1190 für Fuß-gänger\*innen und Radfahrer\*innen eine wichtige Verbindung von Stellingen  
1191 hin zum westlich der Autobahn gelegenen Teil Eidelstedts, wo mit dem Sportpark  
1192 Steinwiesenweg in den nächsten Jahren eine neue Sportmöglichkeit entsteht. Uns  
1193 GRÜNEN ist es hierbei besonders wichtig, dass diese Flächen neben den  
1194 Mitgliedern der ansässigen Vereine auch die breite Öffentlichkeit nutzen kann.

1195 Im Westen grenzt Stellingen an den Bezirk Altona, im Südwesten an den neu  
1196 entstehenden Fernbahnhof Diebsteich. Gerade für das Quartier „Linse“ bedeuten  
1197 die dortigen Baumaßnahmen große Belastungen. Wir haben in engster Kooperation  
1198 mit ansässigen Bürgerinitiativen für den Erhalt der Kleingärten in der Linse,  
1199 für eine geringere Verkehrsbelastung durch Baustellenzufahrten und für den  
1200 Erhalt der Biotope gekämpft. Einiges konnte hier erreicht werden, trotzdem  
1201 stehen wir in Bezug auf den Bahnhofsbau Diebsteich noch vor großen Aufgaben. Wir  
1202 werden uns dafür einsetzen, dass der Zufahrtsverkehr zur Baustelle und zum  
1203 fertiggestellten Bahnhof nicht ausschließlich über Stellingen erfolgt. Außerdem  
1204 nehmen wir die Befürchtungen der Anwohner\*innen sowie der Einzelhändler\*innen in  
1205 Stellingen und an der Osterstraße ernst, die große Veränderungen durch den neuen

1206 Bahnhof erwarten. Auch wenn sich viele Fragen dem direkten Einfluss der  
1207 Eimsbütteler Bezirkspolitik entziehen, werden wir gemeinsam mit unseren  
1208 Kolleg\*innen aus Altona und der Hamburger Bürgerschaft für gute Lösungen  
1209 kämpfen. Hierzu gehört für uns vor allem ein autoarmer Bahnhof, der gut an den  
1210 öffentlichen Nahverkehr angebunden sein muss. Auch die Anbindung mit dem Fahrrad  
1211 wollen wir stärken, damit gerade Pendler\*innen aus Stellingen täglich schnell  
1212 und sicher mit dem Fahrrad zum Bahnhof gelangen können.

1213 Nördlich der Linse befindet sich ein Wohn- und Gewerbegebiet, in dem speziell in  
1214 der Warnstedtstraße die Verkehrssicherheit erhöht werden muss. Schüler\*innen und  
1215 Schüler müssen auf den teils extrem schmalen Fußwegen, umgeben von  
1216 Lastkraftverkehr, ihre Schulwege meistern. Maßnahmen zur Verbesserung des  
1217 Fußverkehrs, wie Sprunginseln und auch bauliche Abgrenzungen des Fußwegs von der  
1218 Fahrbahn sind hier angezeigt. Doch auch für die Anwohner\*innen ist die momentane  
1219 Situation unerträglich.

1220 Daher setzen wir uns weiterhin für eine Verkehrsberuhigung der Warnstedtstraße  
1221 ein, besonders der Abkürzungsverkehr zur Volksparkstraße ist zu unterbinden.  
1222 Einen Durchbruch der Randstraße, wie er nach derzeit geltendem Baurecht  
1223 geschaffen werden müsste, lehnen wir ab, da er den Verkehr durch den Stadtteil  
1224 weiter erhöhen würde. Wir streben hier eine Änderung des geltenden  
1225 Bebauungsplanes an.

1226 Die S-Bahn-Haltestelle Stellingen ist seit Jahren in der Kritik. Wir fordern von  
1227 der Bahn eine Aufwertung des Vorplatzes und eine Erweiterung der Fahrrad-  
1228 Abstellanlagen, nach dem Beispiel der U-Bahn Hoheluftchaussee.

1229 Gerade an Spieltagen ist die Nähe Stellingens zu den Arenen für viele der  
1230 Anwohner\*innen mehr Fluch als Segen. Regelmäßig bei Spielen und besonders bei  
1231 Großveranstaltungen ist die Stellingener Infrastruktur dem Besucheransturm nicht  
1232 mehr gewachsen. Eine bessere Anbindung der Arenen an den ÖPNV fordern wir seit  
1233 Jahren. Wir wollen deswegen, dass die geplante U 5 bis zu den Arenen geführt  
1234 wird.

1235 Neue Fahrradabstellanlagen können hier auch eine Zufahrtssperre für Autos  
1236 bilden, die ansonsten während der Veranstaltungen den Vorplatz widerrechtlich  
1237 zaparken.

## Beschluss (vorläufig) Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - ein grünes Leitbild für das äußere Eimsbüttel

Gremium: Kreismitgliederversammlung

Beschlussdatum: 19.11.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

1293 Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen bilden als Stadtteile am Rand des Bezirks das  
1294 „äußere Eimsbüttel“. Sie sind mehrheitlich geprägt von einer Siedlungsstruktur  
1295 mit Einfamilienhäusern auf großen Grundstücken, unterbrochen von einzelnen  
1296 Bereichen größerer Dichte. Außerdem haben alle drei Stadtteile ein bedeutendes  
1297 Zentrum, wobei hier zwischen dem Eidelstedter Zentrum, der Frohmestraße und dem  
1298 Tibarg deutliche Unterschiede im Mix der Geschäfte und in der Belebtheit  
1299 bestehen. Schließlich weisen alle drei Stadtteile eine vitale und jahrelang  
1300 gewachsene Gemeinschaft mit einer vielfältigen Struktur an Institutionen und  
1301 Vereinen auf.

1302        : Unser Zukunftsprojekt

1303        : Eimsbüttels Gartenstädte - die äußere Stadt blüht auf

1304        : Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen - die grünen Einfamilienhausgebiete und  
1305        : Stadtrandsiedlungen des Bezirks wollen wir zu lebendigen Stadtquartieren  
1306        : machen, die ihren Charakter behalten, aber alle Annehmlichkeiten der  
1307        : Großstadt vor Ort bieten.

1308 Auch die Stadtteile des äußeren Eimsbüttel wandeln sich und tragen zum Wachstum  
1309 der Stadt bei. Diesen Wandel wollen wir begleiten und gestalten. Wir wollen,  
1310 dass die Stadtteilzentren wirkliche Zentren bleiben und den Bewohner\*innen der  
1311 Stadtteile zumindest ein vielfältiges Nahversorgungsangebot und auch  
1312 Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten. Jedes Angebot vor Ort verkürzt die  
1313 täglichen Wege und ermöglicht eine Mobilität ohne Auto.

1314 Wir finden, dass auch Eidelstedt, Niendorf und Schnelsen Teil der Fahrradstadt  
1315 sein sollen. Die Menschen, die hier leben, sollten die Möglichkeit haben, mit  
1316 dem Fahrrad ins Kerngebiet, ins Stadtzentrum oder an andere Orte in Hamburg zu  
1317 gelangen, sei es zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit.

1318 Deshalb beginnen hier auch die Velorouten 2 und 3 Richtung Innenstadt. Die  
1319 ringförmig verlaufende Veloroute 14 schafft zudem eine gute Verbindung zwischen  
1320 den Stadtteilen. Unser Anspruch ist es, dass diese Velorouten wirklich gute  
1321 Bedingungen für den Radverkehr bieten.

1322 Generell muss es auch hier möglichst vielen Menschen möglich sein, sich  
1323 innerhalb des Stadtteils ohne Auto, also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem  
1324 ÖPNV, fortzubewegen. Auch für den tangentialen Verkehr wollen wir Verbesserungen  
1325 erreichen, z.B. indem mehr Busse einen 10 Minutentakt erhalten. Das führt auch  
1326 zu schöneren Straßenräumen, die bisher vor allem dem (Auto-)Verkehr gehören:  
1327 Hauptverkehrsstraßen als trennende Barrieren, zugeparkte Wohnstraßen, in denen  
1328 der teilweise starke Autoverkehr anderweitige Nutzungen unmöglich oder  
1329 unattraktiv macht. Dies möchten wir ändern. Parkende Autos sollten mehr auf  
1330 Privatgrundstücken oder in Quartiersgaragen untergebracht sein. Anwohner\*innen

1331 sollten aber auch die Möglichkeit haben, ohne Auto mobil zu sein, – dafür braucht  
1332 es auch in den äußeren Stadtteilen ein breites Alternativangebot wie Carsharing  
1333 und einen ausgebauten ÖPNV. Auch das StadtRAD-System muss im nächsten  
1334 Ausbauschnitt in die äußeren Stadtteile kommen. Straßen, die nicht vom Auto  
1335 dominiert werden, machen es auch den schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen  
1336 leichter, etwa Älteren oder Kindern auf dem Weg zur Schule. Wir setzen uns dafür  
1337 ein, dass vor den Schulen im äußeren Eimsbüttel weniger Autos unterwegs sind und  
1338 die Kinder ungestört einen erlebnisreichen Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad  
1339 haben.

1340 Das äußere Eimsbüttel bietet noch vergleichsweise viel Raum für Wohnungsbau.  
1341 Dieser sollte sich jedoch konzentrieren, vor allem an Haltestellen der U-Bahn  
1342 (Niendorf) oder S-Bahn bzw. AKN (Eidelstedt, Schnelsen). Auch rund um die  
1343 Zentren der Stadtteile und an den Magistralen ist es vielfach sinnvoll, höher  
1344 und dichter zu bauen, denn hier finden künftige Bewohner\*innen kurze Wege und  
1345 vielfältige Angebote vor, die einen Alltag ohne Auto ermöglichen.

1346 Den Charakter der Stadtteile des äußeren Eimsbüttel macht das gemeinschaftliche  
1347 Zusammenleben aus. Das wollen wir weiter fördern und bestehende Institutionen  
1348 wie Bürgerhäuser und -vereine stärken und dafür sorgen, dass es ausreichend  
1349 kulturelle und Bildungsangebote als auch Raum für Austausch und Geselligkeit  
1350 gibt.

## Beschluss (vorläufig) Niendorf

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

1400 Im Norden von Eimsbüttel liegt Niendorf. Östlich schließt das Flughafengelände  
1401 an den Stadtteil an, im Westen Schnelsen. Niendorf ist größtenteils geprägt  
1402 durch Einfamilienhausbebauung, aber auch die Niendorfer\*innen spüren die  
1403 zunehmende Verdichtung der wachsenden Stadt. So werden immer mehr Gärten und  
1404 Vorgärten bebaut, zwischen die Einzelhäuser mischen sich zunehmend  
1405 Mehrfamilienhäuser. Der fast kleinstädtische Charakter einer Stadt in der Stadt  
1406 bleibt bisher erhalten, besonders weil Niendorf mit dem Tibarg ein großes,  
1407 verkehrsberuhigtes Stadtteilzentrum hat, das mit der U-Bahn direkt an die  
1408 Hamburger City angebunden ist. Der nördliche Bereich von Niendorf ist geprägt  
1409 vom sozialen Wohnungsbau der 1960er und 1970er Jahre. Hier sehen wir die  
1410 Notwendigkeit, verstärkt in Zusammenarbeit mit den drei ansässigen  
1411 Genossenschaften eine konsequente soziale und gewerbliche Quartiersentwicklung  
1412 zu betreiben.

1413 Auf dem Tibarg können alle Bedarfe des täglichen Lebens gedeckt werden, es sind  
1414 zahlreiche Ärzte ansässig und es gibt an mehreren Tagen in der Woche einen  
1415 großen Wochenmarkt. Mit der evangelischen Familienbildung in der Lippertschen  
1416 Villa, dem Kundenzentrum, dem Bürgerhaus und der Alten Schule sind außerdem eine  
1417 Reihe von Einrichtungen, die das Zusammenleben in Niendorf in allen Lebensphasen  
1418 attraktiv machen, direkt am Tibarg ansässig. Die Weiterentwicklung des Tibargs  
1419 muss ins Zentrum der städtebaulichen Aufmerksamkeit in dieser Region rücken. Wir  
1420 wollen den Tibarg zu einem Zentrum des urban-kulturellen Lebens in Niendorf  
1421 machen. Mit der begonnenen Neugestaltung des Marktplatzes sowie der Neubebauung  
1422 der Fläche der Alten Schule und des Kundenzentrums ist ein Anfang gemacht. Wir  
1423 streben gleichzeitig eine deutliche Qualitätssteigerung des südlichen Tibargs  
1424 für den Wohnungsbau und Gewerbeflächen an.

1425 Die jährlich wiederkehrenden Stadtteilstefeste sind ebenfalls relativ unprofiliert.  
1426 Hier möchten wir mit den Akteur\*innen vor Ort die Vielfalt der Angebote durch  
1427 ein Veranstaltungskonzept für den Tibarg und Unterstützung von kulturellen bzw.  
1428 gastronomischen Veranstaltungen fördern, um die Attraktivität Niendorfs für ein  
1429 offenes und buntes Miteinander zu steigern. Auch in Niendorf Nord wollen wir  
1430 mehr Orte der Begegnung und für die Menschen gute Bedingungen für ihre  
1431 alltägliche Mobilität schaffen.

1432 Südlich des Tibargs findet man das weit über die Bezirksgrenzen von Eimsbüttel  
1433 hinaus bekannte Niendorfer Gehege. Mit seinem großen Grünvolumen sowie viel  
1434 unversiegelter Fläche ist es für unser gesamtes Stadtklima wichtig. Seine  
1435 Funktion als grüne Lunge ist von größter Bedeutung für unsere Luftqualität und  
1436 bei Starkregen kann hier viel Oberflächenwasser aufgenommen werden.

1437 Seit vielen Jahren arbeiten wir stetig daran, diesen Stadtwald ökologisch  
1438 aufzuwerten, um das dort vorhandene Ökosystem für Tiere und Pflanzen zu  
1439 bewahren. Selbstverständlich soll das Gehege auch der Naherholung dienen,

1440 allerdings wollen wir, dass dies im Einklang mit der Natur erfolgt und fordern  
1441 deshalb, es zumindest tageszeitlich begrenzt für den Autoverkehr zu sperren.

1442 Auch Niendorf wird immer mehr Fahrradstadt, was uns besonders freut und was wir  
1443 vorantreiben. Die Veloroute 3 verbindet Niendorf-Nord mit dem Tibarg und führt  
1444 dann weiter über Lokstedt in die Innenstadt. Besonders die Verbindung aus dem  
1445 Niendorfer Norden und Osten sowie aus Schnelsen in Richtung Tibarg sind  
1446 Alltagsrouten, die schon heute viel genutzt werden. Die oft übervollen  
1447 Fahrradabstellanlagen an den U-Bahnhöfen entlang der U2 zeigen, wie gerne und  
1448 viel die Niendorfer\*innen auch innerhalb ihres Stadtteils radeln.

## Beschluss (vorläufig) Schnelsen

Gremium:	Kreismitgliederversammlung
Beschlussdatum:	19.11.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

1505 Schnelsen liegt an der nordwestlichen Grenze Hamburgs und Eimsbüttels–  
1506 nordwestlich des Stadtteils Niendorf und nördlich des Stadtteils Eidelstedt. Von  
1507 allen Stadtteilen unseres Bezirks hat sich Schnelsen am deutlichsten in den  
1508 letzten 20 Jahren von einem dörflichen Charakter in einen Stadtteil mit urbanem  
1509 Wesen gewandelt. Die städtebauliche Struktur von Schnelsen wird heute vor allem  
1510 durch Ein- und kleinere Mehrfamilienhäuser geprägt. Ähnlich wie in Niendorf  
1511 spüren wir aber auch hier die zunehmende Veränderung im Stadtteil durch den  
1512 vermehrten Neubau von Mehrfamilienhäusern und die Nachverdichtung durch  
1513 rückwärtige Bebauung. Es ist zu merken, dass die Strukturen des Stadtteils noch  
1514 aus den Zeiten stammen, als noch deutlich weniger Menschen dort wohnten und es  
1515 weniger Verkehr gab.

1516 Im Nordwesten von Schnelsen befindet sich das Quartier Burgwedel, das in den  
1517 1990er Jahren als Wohnstandort für junge Familien geplant und gebaut wurde.  
1518 Wegen der Schwächen in der sozialen Infrastruktur und der verbesserungswürdigen  
1519 Anbindung an den ÖPNV leidet Burgwedel immer noch unter hoher Fluktuation.

1520 Schnelsen-Süd ist eine überwiegend in den 1970er Jahren entstandene  
1521 Großwohnsiedlung unweit des Hörgenswegs und bildet mit seinen 2.700 Menschen aus  
1522 mehr als 30 verschiedenen Nationen eine städtebauliche und sozialstrukturelle  
1523 Ausnahme im Stadtteil.

1524 Beide Quartiere sind besonders im Fokus unserer Bezirkspolitik. Wir machen uns  
1525 als Grüne für sozialräumliche Akteure, wie das Kinderfamilienzentrum und die  
1526 nachhaltige Integration von Migrant\*innen stark.

1527 In Schnelsen-Nord befindet sich mit dem Wassermannpark ein beliebter  
1528 Naherholungsbereich, einen weiteren bildet im Osten des Stadtteils die  
1529 Schnelsener Feldmark mit dem Kollauwanderweg zwischen A7 und Niendorf. Diese  
1530 beiden Grünflächen müssen nachhaltig erhalten und ökologisch aufgewertet werden.

1531 Schnelsen ist ein wichtiger Gewerbestandort in unserem Bezirk. Das ModeCentrum  
1532 Hamburg, die Messe Schnelsen am Modering und der Anlagenbaubetrieb Stulz haben  
1533 überregionale Bedeutung. Ein weiterer großer Arbeitgeber im Stadtteil ist das  
1534 Albertinen-Diakoniewerk mit dem Albertinen-Krankenhaus, der medizinisch-  
1535 geriatrischen Klinik Albertinen-Haus und der Albertinen-Schule, in der in  
1536 verschiedenen Pflegeberufen aus- und weitergebildet wird. Zudem betreibt IKEA im  
1537 Norden Schnelsens als großer Arbeitgeber ein Möbelhaus. Das mit diesen  
1538 Unternehmungen verbundene Verkehrsaufkommen, besonders rund um das Diakoniewerk,  
1539 ist eine Belastung für den Stadtteil und deren Anwohner\*innen.

1540 Um Schnelsen zu einem lebenswerten Stadtteil mit komfortablen Wegeverbindungen  
1541 für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zu entwickeln, müssen wir  
1542 Verkehrskonzepte erarbeiten, die allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz  
1543 einräumen. Die Ansiedlung eines familienfreundlichen Carsharing -Angebotes oder  
1544 eines ausleihbaren E- Lastenrades soll den Umstieg auf den Umweltverbund

1545 fördern. Dazu gehört auch eine attraktive Radwegeverbindung über die  
1546 Frohmestraße und die Friedrich-Ebert-Straße zur Veloroute 3 ab Niendorf Markt,  
1547 denn es gibt durch A7 und Deckel keine alternativen Wegeverbindungen. Darüber  
1548 hinaus brauchen wir wirkungsvolle Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Parkraums,  
1549 besonders rund um das Albertinen-Krankenhaus. Denn das errichtete Parkhaus  
1550 bietet bisher nicht die nötige Entlastung für die Anwohner\*innen.

1551 Teil eines Verkehrskonzeptes für Schnelsen ist selbstverständlich auch der ÖPNV,  
1552 besonders die Verbindungen in den einzelnen Quartieren im Stadtteil und in die  
1553 angrenzenden Stadtteile hinein muss erweitert werden. Im Hinblick auf den Ausbau  
1554 der AKN zur S-Bahn bis zum Jahr 2025 bietet sich eine große Chance den Osten  
1555 Schnelsens städtebaulich weiterzuentwickeln. Eine zuverlässige Busanbindung an  
1556 die geplante neue Haltestelle Schnelsen-Süd ist erforderlich.

1557 Im Herzen von Schnelsen befindet sich die Frohmestraße mit kleinteiligem  
1558 Einzelhandel. Die Bezirksversammlung hat 2017 beschlossen, die  
1559 Zentrumsentwicklung in der Frohmestraße positiv zu steuern. Hierfür ist ein  
1560 externes Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben worden. In Zusammenarbeit mit  
1561 den lokalen Akteur\*innen gilt es, die Ergebnisse dieses Entwicklungskonzeptes  
1562 nachhaltig für eine gute Nahversorgung und Aufenthaltsqualität in der  
1563 Frohmestraße umzusetzen. Gerade die Fertigstellung des Autobahndeckels, der die  
1564 Teilung des Stadtteils, wie auch der Frohmestraße heilen soll, verspricht  
1565 positive Effekte, die es zu nutzen gilt.

## Beschluss (vorläufig) Eidelstedt

Gremium: Kreismitgliederversammlung  
Beschlussdatum: 19.11.2018  
Tagesordnungspunkt: 3. Debatte und Beschlussfassung des Programmes zur Bezirkswahl 2019

### Text

1630 Eidelstedt wird insbesondere durch den zentral gelegenen Eidelstedter Platz  
1631 geprägt, an dem die Hauptstraßen Kieler Straße, Holsteiner Chaussee und  
1632 Pinneberger Chaussee zusammenlaufen und der daher vor allem ein viel befahrener  
1633 Verkehrsplatz ist. Direkt daneben liegt mit dem Eidelstedt Center und den  
1634 zahlreichen Geschäften rund um den Marktplatz das (Versorgungs-)Zentrum des  
1635 Stadtteils, das nicht nur wegen seines weithin bekannten Wochenmarktes auch in  
1636 die Umgebung ausstrahlt und für die Eidelstedter\*innen einen wichtigen  
1637 Bezugspunkt darstellt. Es ist unübersehbar, dass das Eidelstedter Zentrum  
1638 wirtschaftliche Probleme hat. Zum Glück konnte es in das Programm RISE  
1639 (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung) aufgenommen werden, mit dem  
1640 diese Probleme nun beherzt angegangen werden. Wir unterstützen dies und wollen  
1641 mit Hilfe der Eidelstedter\*innen dafür sorgen, dass Eidelstedts Zentrum wieder  
1642 mehr Angebote aufweist – für die wachsende Zahl von jungen Familien, die nach  
1643 Eidelstedt ziehen, aber auch für die ältere Wohnbevölkerung. RISE trägt mit dem  
1644 Stadtteilbeirat auch dazu bei, dass die Eidelstedter\*innen weiterhin mitreden  
1645 und sich einbringen können. Solche Möglichkeiten müssen erhalten bleiben!

1646 Die Prägung des Stadtteils durch große Verkehrsachsen zeigt sich in viel  
1647 Autoverkehr, vor allem zu den Berufszeiten und vor allem rund um das Zentrum und  
1648 auf den Hauptstraßen. Dagegen fehlt es für den Radverkehr in Eidelstedt an  
1649 Angeboten, etwa an guten Radwegen. Und das, obwohl die Wege im Stadtteil meist  
1650 kurz sind und Eidelstedt daher wie geschaffen für den Fuß- und Radverkehr ist.  
1651 Wir wollen die Bedingungen zum Radfahren im Stadtteil verbessern, vor allem an  
1652 derzeitigen Problemstellen wie der Elbgaustraße. Außerdem bedarf es auch guter  
1653 Möglichkeiten, sein Fahrrad abzustellen. Wir haben in den letzten Jahren dazu  
1654 beigetragen, dass das Angebot erhöht wurde – aber es könnte noch deutlich mehr  
1655 sein:

1656 Das Busangebot in Eidelstedt ist zwar vielfältig, aber auch hier gibt es noch  
1657 einige Verbesserungsmöglichkeiten. Es sollte aus allen Teilen des Stadtteils  
1658 möglich sein, mit kurzem Takt das Zentrum und eine Bahnstation zu erreichen.

1659 Wer in Eidelstedt zu Fuß unterwegs ist, findet vielfach schöne Wege abseits der  
1660 Straßen, wird aber auch immer wieder vor Probleme gestellt, durch schmale  
1661 Fußwege, unüberwindbare Hauptstraßen oder andere Bereiche etwa im Zentrum (zum  
1662 Beispiel im Ekenknick), die von Autos dominiert werden. Aus unserer Sicht muss  
1663 hier etwas geändert werden – gerade das Zentrum sollte für alle bequem und  
1664 sicher fußläufig zu nutzen sein!

1665 Eidelstedt ist in weiten Teilen von ausgedehnten Einfamilienhausgebieten  
1666 geprägt, unterbrochen von einigen Großwohnsiedlungen (Eisenbahnersiedlung,  
1667 Hörgensweg, Wiebischenkamp). Auch im Bereich des Zentrums finden sich einige  
1668 größere Gebäudekomplexe. Durch viele derzeit laufende Neubauprojekte wird die  
1669 Zahl der Einwohner\*innen und in einigen Bereichen auch die städtebauliche Dichte  
1670 zunehmen. Auch viele Einfamilienhausgrundstücke werden dichter bebaut, unter

1671 anderem durch rückwärtige Bebauung. Das finden wir grundsätzlich gut, weil  
1672 Eidelstedt damit auch zur Schaffung von Wohnraum in Hamburg beiträgt. Eidelstedt  
1673 kann gerade im Umfeld der Bahnstationen und im Zentrum auch noch mehr Neubau und  
1674 dichtere Bebauung vertragen. Es sollte aber seinen Charakter als grünes und  
1675 überschaubares Wohnquartier nicht verlieren, denn so bleibt es attraktiv für  
1676 Familien, die ansonsten vermutlich ins Umland ziehen würden. In diesem Sinne  
1677 sind uns der Erhalt und die ökologische Aufwertung der Eidelstedter Feldmark ein  
1678 besonderes Anliegen.

1679 Besondere Aufmerksamkeit hat die Neubebauung am Hörgensweg direkt an der A23  
1680 erregt, nicht zuletzt auch deshalb, weil ein Teil der neuen Wohngebäude zunächst  
1681 zur Unterbringung von Geflüchteten genutzt wird. Zusammen mit dem neuen Quartier  
1682 am Duvenacker ist dies Eidelstedts zweite Unterkunft mit der Perspektive Wohnen.  
1683 Die Eidelstedter\*innen haben viel darüber diskutiert; gleichzeitig zeigte sich  
1684 sofort eine breite Hilfsbereitschaft für Geflüchtete. Dies hat volle  
1685 Unterstützung verdient, unter anderem durch das vom Bezirk entwickelte  
1686 Integrationskonzept, in dem alle Maßnahmen zur Integration der Bewohner\*innen  
1687 dieser neuen Quartiere aufgelistet sind. Dieses Konzept muss kontinuierlich  
1688 fortgeschrieben werden und Grundlage sein für alle Maßnahmen zur Stärkung des  
1689 sozialen Netzes in Eidelstedt. Ein wichtiger Eckpfeiler dieses Netzes stellt das  
1690 Bürgerhaus mit seinem vielfältigen Angebot auch gerade für benachteiligte  
1691 Menschen dar. Deshalb und wegen seiner zentralen Rolle für die Eidelstedter  
1692 Stadteilkultur gilt ihm – gerade auch beim anstehenden Umbau - unsere volle  
1693 Unterstützung.

1694

1695 Liebe Wählerin, lieber Wähler, wir hoffen, dieser kleine Rundgang durch unseren  
1696 Bezirk Eimsbüttel hat Ihnen gefallen. Am 26. Mai haben Sie die Gelegenheit zu  
1697 bestimmen, in welche Richtung er sich entwickeln soll. Wenn Ihnen unsere  
1698 Vorstellungen zusagen, würden wir uns über Ihre Stimme freuen. So oder so: Bitte  
1699 machen Sie von Ihrem Stimmrecht Gebrauch!